Ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)

Modifications apportées aux véhicules

Texte en vigueur	Modification proposée
--- ---	**Art. 3*b* *(nouveau)*** **Droit applicable** **1 Les véhicules déjà en circulation lors de l'entrée en vigueur d'une modification de la présente ordonnance doivent au moins être conformes aux exigences en vigueur au moment de leur première mise en circulation, pour autant que les dispositions transitoires ne prévoient pas d'autres exigences.**
---	**2 Ils bénéficient des facilités introduites après coup, si les réserves et conditions, dont elles sont éventuellement assorties, sont observées.**
---	**3 Les modifications substantielles apportées aux véhicules déjà en circulation sont évaluées conformément au droit en vigueur au moment de la modification.**

Commentaires:
Les véhicules doivent en principe être conformes aux prescriptions en vigueur lors de leur première mise en circulation. A plusieurs reprises, des véhicules anciens ont été transformés sur la base des prescriptions rudimentaires de l'époque, sans respecter les exigences élémentaires en matière de sécurité (p. ex. transformation d'une coccinelle VW en buggy avec changement intégral de la carrosserie). La modification proposée doit permettre d'interdire de telles transformations si elles ne respectent pas les standards de sécurité actuels.

Voitures automobiles de travail des services du feu

Texte en vigueur	Modification proposée
Art. 13, al. 2, let. d **Genres de voitures automobiles de travail** 2 Sont assimilées aux voitures automobiles de travail: d. les voitures automobiles des services du feu dont un tiers au moins de la charge utile ou du compartiment de charge est utilisé pour des appareils d'intervention transportés en permanence. Peuvent en outre exister des installations destinées au transport des pompiers ou des matières nécessaires à la lutte contre le feu.	**Art. 13, al. 2, let. d** **Genres de voitures automobiles de travail** 2 Sont assimilées aux voitures automobiles de travail: d. les voitures automobiles des services du feu ~~dont~~ **qui sont conçues de telle sorte qu'**un tiers au moins de la charge utile ou du compartiment de charge est utilisé pour des appareils d'intervention transportés en permanence. Peuvent en outre exister des installations destinées au transport des pompiers ou des matières nécessaires à la lutte contre le feu.

Commentaires:
Le fait qu'un véhicule puisse transporter des appareils d'intervention en permanence ne suffit pas. Il faut préciser qu'il doit en plus être aménagé en conséquence.

Définition de «constructeurs»	
Texte en vigueur	**Modification proposée**
Art. 41, al. 1 **Constructeurs** 1 Sont réputés «constructeurs» les personnes ou services responsables envers l'organe de réception par type ou le service d'immatriculation de toutes les questions relatives à la procédure de réception par type ou à la procédure d'immatriculation, ainsi que de la garantie de la conformité de la production. Il est sans importance qu'elles participent directement ou non à toutes les phases de production du véhicule, du système ou du composant de véhicule qui fait l'objet de la procédure de réception par type ou de la procédure d'immatriculation.	**Art. 41, al. 1** **Constructeurs** 1 Sont réputés «constructeurs» les personnes ou services **qui élaborent le plan du véhicule, du système ou des parties du véhicule et qui sont** responsables envers l'organe de réception par type ou le service d'immatriculation de toutes les questions relatives à la procédure de réception par type ou à la procédure d'immatriculation, ainsi que de la garantie de la conformité de la production. Il est sans importance qu'elles participent directement ou non à toutes les phases de production du véhicule, du système ou du composant de véhicule qui fait l'objet de la procédure de réception par type ou de la procédure d'immatriculation.
Commentaires: Le complément vise à clarifier la délimitation entre les constructeurs et les ateliers chargés d'effectuer les transformations (art. 41, al. 5).	

Abaissement de la vitesse maximale	
Texte en vigueur	**Modification proposée**
Art. 48, al. 4 **Abaissement de la vitesse maximale** 4 Après la première immatriculation d'un véhicule en Suisse, il n'est pas permis d'abaisser la vitesse maximale inhérente à la construction pour changer de catégorie de véhicule ou pour pouvoir bénéficier de facilités techniques.	**Art. 48, al. 4** **Abaissement de la vitesse maximale** 4 Après la première immatriculation d'un véhicule en Suisse, il n'est pas permis d'abaisser la vitesse maximale inhérente à la construction ~~pour changer de catégorie de véhicule ou pour pouvoir bénéficier de facilités techniques~~.
Commentaires: Les véhicules automobiles lents entravent le flux du trafic et mettent en péril la sécurité routière. La prescription en question vise donc à limiter l'abaissement après coup de la vitesse maximale ainsi que le nombre de véhicules lents. Les compléments que l'on propose de biffer ont été une source de confusion et sujets à des discussions inutiles par le passé. Il faut préciser qu'un abaissement de la vitesse maximale inhérente à la construction n'est pas admis après la première immatriculation d'un véhicule en Suisse, sous réserve des exceptions prévues à l'al. 5.	

Restrictions d’utilisation des pneus à clous	
Texte en vigueur	**Modification proposée**
Art. 62, al. 1 **Pneus à clous** 1 Seuls peuvent être équipés de pneus à clous les voitures automobiles légères, les motocycles, les quadricycles légers à moteur, les quadricycles à moteur et les tricycles à moteur, ainsi que les remorques attelées à de tels véhicules; les pneus à clous ne peuvent être utilisés qu’entre le 1er novembre et le 30 avril.	**Art. 62, al. 1** **Pneus à clous** 1 Seuls peuvent être équipés de pneus à clous les voitures automobiles ~~légères~~ **dont le poids total n’excède pas 7,5 t**, les motocycles, les quadricycles légers à moteur, les quadricycles à moteur et les tricycles à moteur, ainsi que les remorques attelées à de tels **véhicules. Ils** ne peuvent être utilisés qu’entre le 1er novembre et le 30 avril et, **en dehors de cette période, en présence de conditions hivernales**.

Commentaires:
La diffusion de pneus à clous a fortement reculé ces dernières années. Aujourd’hui, dans la pratique, ils ne sont plus utilisés que dans les lieux où les conditions sont précaires en hiver, à savoir dans les régions de montagne. En effet, la saison hivernale étant souvent nettement plus longue dans ces régions que sur le Plateau, les demandes de prolongation de la durée d’utilisation sur le plan local sont fréquentes. La nouvelle réglementation proposée apporte la flexibilité nécessaire. Pour répondre à la demande croissante de dérogations pour les petits autocars, il est également question d’autoriser l’équipement de pneus à clous sur les voitures automobiles dont le poids total n’excède pas 7,5 t. Ces dernières sont utilisées dans les régions de montagne sur les courses de ligne, autrefois effectuées par des minibus. L’augmentation du nombre de passagers et l’amélioration de l’équipement des véhicules (notamment due à la loi sur les handicapés) nécessitent l’utilisation de véhicules plus lourds qui, pour des questions de sécurité, doivent également être équipés de pneus à clous.

Protection des occupants et des piétons ainsi que recyclage	
Texte en vigueur	**Modification proposée**
Art. 104*a*, al. 1 et 2 **Partie frontale et systèmes de protection frontale** 1 Les véhicules de la catégorie M_1 dont le poids total ne dépasse pas 3,50 t doivent, en ce qui concerne la protection des occupants, répondre aux exigences de la directive 96/79/CE ou du règlement nº 94 de l'ECE. La confirmation d'un organe de contrôle agréé par l'OFROU certifiant que le véhicule répond à l'état actuel de la technique en la matière suffit lorsqu'il peut être prouvé que la production du type de véhicule concerné n'excède pas 50 pièces par année. 2 La partie frontale des véhicules de la catégorie M_1 dont le poids total ne dépasse pas 2,50 t et de tout véhicule de la catégorie N_1 dérivé d'un véhicule de la catégorie M_1 dont le poids total ne dépasse pas 2,50 t doit, en ce qui concerne la protection des piétons, répondre aux exigences de la directive 2003/102/CE. La confirmation d'un organe de contrôle agréé par l'OFROU certifiant que la partie frontale du véhicule offre un niveau de protection équivalent en la matière suffit lorsqu'il peut être prouvé que la production du type de véhicule concerné n'excède pas 10 pièces par année.	**Art. 104*a*, al. 1 et 2** **Partie frontale et systèmes de protection frontale** 1 Les véhicules de la catégorie M_1 dont le poids total ne dépasse pas 2,50 t doivent, en ce qui concerne la protection des occupants, répondre aux exigences de la directive 96/79/CE ou du règlement nº 94 de l'ECE. La confirmation d'un organe de contrôle agréé par l'OFROU certifiant que le véhicule répond à l'état actuel de la technique en la matière suffit lorsqu'il peut être prouvé que la production du type de véhicule concerné n'excède pas ~~50 pièces~~ **500 pièces** par année. 2 La partie frontale des véhicules de la catégorie M_1 dont le poids total ne dépasse pas 2,50 t et de tout véhicule de la catégorie N_1 dérivé d'un véhicule de la catégorie M_1 dont le poids total ne dépasse pas 2,50 t doit, en ce qui concerne la protection des piétons, répondre aux exigences de la directive 2003/102/CE. La confirmation d'un organe de contrôle agréé par l'OFROU certifiant que la partie frontale du véhicule offre un niveau de protection équivalent en la matière suffit lorsqu'il peut être prouvé que la production du type de véhicule concerné n'excède pas ~~10 pièces~~ **500 pièces** par année.
Art. 104*b*, al. 1 **Systèmes de protection latérale** 1 Les véhicules de la catégorie M_1 dont le poids total ne dépasse pas 3,50 t et les véhicules de la catégorie N_1 doivent, en ce qui concerne la protection des occupants en cas de collision latérale, répondre aux exigences de la directive 96/27/CE ou du règlement nº 95 de l'ECE. La confirmation d'un organe de contrôle agréé par l'OFROU certifiant que le véhicule répond à l'état actuel de la technique en la matière suffit lorsqu'il peut être prouvé que la production du type de véhicule concerné n'excède pas 50 pièces par année.	**Art. 104*b*, al. 1** **Systèmes de protection latérale** 1 Les véhicules de la catégorie M_1 dont le poids total ne dépasse pas 3,50 t et les véhicules de la catégorie N_1 doivent, en ce qui concerne la protection des occupants en cas de collision latérale, répondre aux exigences de la directive 96/27/CE ou du règlement nº 95 de l'ECE. La confirmation d'un organe de contrôle agréé par l'OFROU certifiant que le véhicule répond à l'état actuel de la technique en la matière suffit lorsqu'il peut être prouvé que la production du type de véhicule concerné n'excède pas ~~50 pièces~~ **500 pièces** par année.
Art. 116*a* **Recyclage** Les véhicules des catégories M_1 et N_1 doivent, en ce qui concerne les possibilités de leur recyclage, répondre aux exigences de la directive 2005/64/CE. Cette disposition ne s'applique pas lorsqu'il peut être prouvé que la production du type de véhicule concerné n'excède pas 50 pièces par année.	**Art. 116*a*** **Recyclage** Les véhicules des catégories M_1 et N_1 doivent, en ce qui concerne les possibilités de leur recyclage, répondre aux exigences de la directive 2005/64/CE. Cette disposition ne s'applique pas lorsqu'il peut être prouvé que la production du type de véhicule concerné n'excède pas ~~50 pièces~~ **500 pièces** par année.

Protection des occupants et des piétons ainsi que recyclage (suite)

Commentaires:
Grâce à la nouvelle réception générale 2007/46/CE (remplaçant la directive 70/156/CEE), il sera désormais possible d'obtenir des «**réceptions par type CE pour véhicules de petites séries**». Ces dernières permettent d'immatriculer jusqu'à 1'000 unités par an dans toute la zone UE, malgré certaines dérogations et simplifications clairement définies. Pour cette raison, les réceptions par type CE pour véhicules de petites séries doivent également être reconnues pour l'admission en Suisse. Le renoncement aux exigences concernant la protection des occupants et des piétons constitue la principale dérogation ou simplification.
Il semble donc indiqué de repenser également les dispositions suisses entrant en application en l'absence d'une réception générale CE. Contrairement aux dispositions européennes, qui ne prévoient aucune exigence en la matière, le droit suisse continue à exiger une évaluation de la protection des occupants et des piétons par un laboratoire de contrôle reconnu. Il doit être prouvé que les véhicules correspondent à l'état actuel de la technique dans le domaine concerné. L'apport de cette preuve est moins coûteux qu'un contrôle complet tel que prescrit par la directive européenne relative aux réceptions par type « normales », et s'applique, en Suisse, aux types de véhicules dont il est démontré qu'ils ne sont pas produits à plus de 500 exemplaires par an.
La modification de l'art. 104*a*, al. 1 (2,50 t au lieu de 3,50 t), n'est qu'une adaptation au champ d'application de la directive CE.

Abrogation de la réglementation spécifique aux bus scolaires

Texte en vigueur	Modification proposée
Art. 121 titre et al. 2, let. d **Signalisation des bus scolaires, compartiment**	**Art. 121 titre et al. 2, let. d** **~~Signalisation des bus scolaires~~, compartiment**
1 Les minibus et autobus affectés à des transports scolaires peuvent être munis, à l'avant et à l'arrière, du signe distinctif prévu à l'annexe 4. Celui-ci doit être masqué ou enlevé lorsque le véhicule n'est pas utilisé pour des transports scolaires.	1 *Abrogé*
2 Le sol des couloirs et des espaces réservés aux passagers debout doit être antidérapant. Il est interdit de placer des sièges supplémentaires dans le couloir central. La hauteur des couloirs sera d'au moins: d. dans les minibus, à l'exception es bus scolaires 1,50 m.	2 Le sol des couloirs et des espaces réservés aux passagers debout **dans les minibus et les autobus** doit être antidérapant. Il est interdit de placer des sièges supplémentaires dans le couloir central. La hauteur des couloirs sera d'au moins: d. dans les minibus ~~, à l'exception des bus scolaires~~ 1,50 m.
---	**Art. 123*a* *(nouveau)*** ***Véhicules utilisés pour les transports d'écoliers***
---	**1** Les minibus et autobus affectés à des transports scolaires peuvent être munis, à l'avant et à l'arrière, du signe distinctif prévu à l'annexe 4. Celui-ci doit être masqué ou enlevé lorsque le véhicule n'est pas utilisé pour des transports scolaires.
---	**2 L'autorité d'immatriculation peut autoriser des sièges de sécurité spécialement admis pour les enfants et équipés de ceintures de sécurité dans les minibus et les autocars utilisés pour les transports d'écoliers, lorsque le rapport établi par un laboratoire de contrôle reconnu par l'OFROU confirme que la protection offerte est équivalente à celle des sièges d'enfants conformes au règlement ECE n°44/03 pour le groupe d'âge concerné. Elle peut ainsi déroger aux dispositions sur les dimensions définies à l'art. 121, al. 2, et dans l'annexe 9 ainsi qu'à celles relatives au poids par personne déterminant le nombre de places fixé au ch. 25 de l'annexe 9**.

Abrogation de la réglementation spécifique aux bus scolaires (suite)

Texte en vigueur	**Modification proposée**
Annexe 9, ch. 221, 222, 4e tiret, 23, 3e tiret, 241.1, 242 et 25, 3e tiret	**Annexe 9, ch. 221, 222, 4e tiret, 23, 3e tiret, 241.1, 242 et 25, 3e tiret**
22 Largeur des sièges *221 Largeur des sièges* En largeur, le conducteur doit disposer d'un espace libre d'au moins 0,65 m sur les voitures automobiles lourdes, les minibus, les bus scolaires, et d'au moins 0,60 m sur les autres voitures automobiles.	**22 Largeur des sièges** *221 Siège du conducteur* En largeur, le conducteur doit disposer d'un espace libre d'au moins 0,65 m sur les voitures automobiles lourdes **et** les minibus, ~~les bus scolaires~~ et d'au moins 0,60 m sur les autres voitures automobiles.
222 Sièges des passagers (tracteurs agricoles exceptés) Largeur minimale de la place de chaque passager, mesurée au-dessus du siège près du dossier et à la hauteur de l'épaule (0,40 à 0,50 m au-dessus du siège): Sièges avant / Sièges arrière … – bus scolaires 0,30 m 0,30 m …	*222* Sièges des passagers (tracteurs agricoles exceptés) Largeur minimale de la place de chaque passager, mesurée au-dessus du siège près du dossier et à la hauteur de l'épaule (0,40 à 0,50 m au-dessus du siège): Sièges avant / Sièges arrière … ~~– bus scolaires 0,30 m 0,30 m~~ …
23 Distance du volant Distance latérale minimale entre le milieu du volant et la paroi la plus éloignée, mesurée sur le dossier du siège avant, à la hauteur du centre du volant (conducteur compris): 2 places / 3 places / 4 places … – bus scolaires 0,58 m 0,88 m 1,18 m	**23 Distance du volant** Distance latérale minimale entre le milieu du volant et la paroi la plus éloignée, mesurée sur le dossier du siège avant, à la hauteur du centre du volant (conducteur compris): 2 places / 3 places / 4 places … – ~~bus scolaires 0,58 m 0,88 m 1,18 m~~
24 Distance entre les sièges 241 Espace libre minimal, mesuré à 0,15 m au-dessus du siège non chargé, entre les dossiers de deux sièges situés l'un derrière l'autre, ou entre l'avant d'un dossier et une paroi située devant le siège: 241.1 Sur les voitures automobiles, y compris les bus scolaires 0,55 m 242 Lorsque deux sièges sont placés l'un en face de l'autre, l'espace libre entre leurs dossiers doit être d'au moins 1,30 m; sur les bus scolaires, 1,00 m suffit.	**24 Distance entre les sièges** 241 Espace libre minimal, mesuré à 0,15 m au-dessus du siège non chargé, entre les dossiers de deux sièges situés l'un derrière l'autre, ou entre l'avant d'un dossier et une paroi située devant le siège: 241.1 Sur les voitures automobiles 0,55 m ~~, y compris les bus scolaires~~ 242 Lorsque deux sièges sont placés l'un en face de l'autre, l'espace libre entre leurs dossiers doit être d'au moins 1,30 m. ~~sur les bus scolaires, 1,00 m suffit.~~
25 Poids par personne Pour établir le nombre de places, le poids déterminant par personne s'élève à 75 kg, sauf dans les cas suivants: … – bus scolaires 40 kg …	**25 Poids par personne** Pour établir le nombre de places, le poids déterminant par personne s'élève à 75 kg, sauf dans les cas suivants: … ~~– bus scolaires 40 kg~~ …

Abrogation de la réglementation spécifique aux bus scolaires (suite)	
Texte en vigueur	**Modification proposée**
--- ---	**Art. 222*l* *(nouveau)*** *Dispositions transitoires concernant les modifications du jj mm 200X* x **Les bus scolaires mis en circulation pour la première fois ou transformés avant le 1er mars 2011** (= un an après la date prévue d'entrée en vigueur de la présente modification) **sont soumis jusqu'au 1er mars 2013** (pendant les trois années suivant l'entrée en vigueur) **à l'art. 121, al. 2, let. d, antérieur et aux ch. 221, 222, 23 et 24 de l'annexe 9 antérieurs concernant les dimensions ainsi qu'au ch. 25 de l'annexe 9 antérieur concernant le poids par personne déterminant le nombre de places antérieurs.**
Commentaires: Le projet propose d'abroger la réglementation spécifique aux bus scolaires. Selon cette dernière, les transports d'écoliers doivent en principe être effectués au moyens de minibus ou d'autocars. Les autorités d'immatriculation ne peuvent continuer d'autoriser les véhicules dont les dimensions de sièges et de compartiment ainsi que le poids par personne sont réduits que si la protection offerte est équivalente à celle des sièges d'enfants conformes au règlement ECE n° 44/03. L'équivalence doit être confirmée par le rapport d'un laboratoire de contrôle reconnu (actuellement DTC). La modification vise à garantir que le niveau de protection des transports d'écoliers est équivalent à celui des transports privés (cf. proposition de modification de l'art. 3*a*, al. 4, OCR). Le délai transitoire pour l'admission de bus scolaires neufs ou transformés a été fixé à un an à compter de l'entrée en vigueur générale des modifications de l'OETV (jusqu'au 1er mars 2011). Le délai pour les bus scolaires déjà en circulation est de deux ans supplémentaires (jusqu'au 1er mars 2013).	

Dispositif de secours pour les freins à ressort des voitures automobiles de travail	
Texte en vigueur	**Modification proposée**
Art. 130, al. 2 **Freins à ressort** 2 Lorsque la source d'énergie usuelle est défaillante, les freins à ressort doivent pouvoir être libérés au moyen d'un dispositif de secours (p. ex. mécanique, hydraulique ou à air comprimé provenant d'un réservoir auxiliaire indépendant du système de freinage à ressort).	**Art. 130, al. 2** **Freins à ressort** 2 Lorsque la source d'énergie usuelle est défaillante, les freins à ressort doivent pouvoir être libérés au moyen d'un dispositif de secours (p. ex. mécanique, hydraulique ou à air comprimé provenant d'un réservoir auxiliaire indépendant du système de freinage à ressort). **Font exception les voitures automobiles de travail à transmission hydrostatique et dont le poids total n'excède pas 5 t.**
Commentaires: Il n'est pas obligatoire d'équiper les petits véhicules à propulsion hydrostatique d'un dispositif de libération de secours, étant donné qu'en cas de panne, ces véhicules doivent être soulevés ou dégagés de la route roues bloquées, conformément aux instructions du constructeur (p. ex. manuel d'utilisation). La modification proposée tient compte de ces particularités.	

Poids des cyclomoteurs

Texte en vigueur	Modification proposée
Art. 175, al. 3 **Poids** [3] A l'exception des chaises de handicapé et des cyclomoteurs à propulsion électrique, le poids à vide du véhicule entièrement équipé, réservoir plein de carburant, pompe à air, porte-bagages, support, outils et autres accessoires compris, ne doit pas excéder 55 kg. Le poids garanti doit être supérieur d'au moins 100 kg.	**Art. 175, al. 3** **Poids** [3] A l'exception des chaises de handicapé et des cyclomoteurs à propulsion électrique, le poids à vide du véhicule entièrement équipé, réservoir plein de carburant, pompe à air, porte-bagages, support, outils et autres accessoires compris, ne doit pas excéder ~~55 kg~~ **65 kg**. Le poids garanti doit être supérieur d'au moins 100 kg au poids à vide. **Le poids total ne doit toutefois pas dépasser 200 kg, sauf dans le cas des chaises de handicapé.**

Commentaires:
Les équipements de sécurité étant de plus en plus performants et de plus en plus complets, le poids à vide maximal admis pour les motocycles ne suffit plus. Le texte doit donc être adapté en conséquence. La nouvelle limitation prévue concernant le poids total marque la distinction par rapport aux motocycles légers et aux motocycles de 50 cm^3.

Feux de gabarit sur les remorques de travail agricoles

Texte en vigueur	Modification proposée
Art. 209, al. 1 et 3 **Éclairage** [1] Les art. 192, 193 et 194 s'appliquent à l'éclairage et aux clignoteurs de direction des remorques de transport agricoles. [3] L'art. 204, al. 3 et 4, s'applique à l'éclairage et aux clignoteurs de direction des remorques de travail agricoles.	**Art. 209, al. 1 et 3** **Éclairage** [1] Les art. 192, 193 et 194 s'appliquent à l'éclairage et aux clignoteurs de direction des remorques ~~transport~~ agricoles. [3] L'art. 204, al. 3 et 4 s'applique **lui aussi** à l'éclairage et aux clignoteurs de direction des remorques de travail agricoles.
---	***Art. 222l (nouveau)*** *Dispositions transitoires concernant les modifications du jj mm 200X* [x] **Les remorques de travail agricoles construites avant le 1er janvier 2011** (dix mois après la date prévue d'entrée en vigueur) **sont soumises jusqu'au 1er janvier 2013** (pendant un an et 10 mois à compter de l'entrée en vigueur) **à l'art. 209, al. 1 et 3, antérieurs concernant l'éclairage et les clignoteurs de direction.**

Commentaires:
Pour des questions de sécurité routière et de sécurité du fonctionnement ainsi qu'en raison de leur superstructure partiellement dangereuse (p. ex. pirouette/andaineur), les remorques de travail en question doivent être munies de feux de gabarit, de la même manière que les remorques de transport.
Le 1er janvier a été défini comme date de référence, étant donné que les remorques agricoles sont souvent utilisées sans permis de circulation et que, par conséquent, aucune information sur la première mise en circulation n'est disponible. Dans ces cas, l'année de construction figurant sur la plaque du fabricant fait foi.

Obligation d'annoncer les modifications apportées aux composants électroniques du véhicule	
Texte en vigueur	**Modification proposée**
--- --- ---	**Art. 219, al. 2, let. g *(nouveau)*** **Dispositions pénales** 2 Est puni de l'amende, si aucune peine plus sévère n'est applicable, quiconque: **g. vend ou promeut des systèmes de véhicules ou des éléments non réceptionnés qui influent sur les caractéristiques concernant la puissance, les gaz d'échappement et le niveau sonore, ou effectue, promeut ou se fait complice de telles modifications.**
Commentaires: Il est urgent de prendre des mesures concernant le *chiptuning* (modification des composants électroniques du moteur pour en augmenter la puissance). Ces opérations relativement simples ont un effet non seulement sur la puissance, mais aussi sur les gaz d'échappement et le niveau sonore. Elles doivent donc obligatoirement être annoncées et contrôlées (art. 34, al. 2, let. c, OETV). Comme ces modifications ne sont pas visibles et qu'elles ne peuvent pas être prouvées par des moyens simples, l'annonce et la preuve du respect des prescriptions en matière de gaz d'échappement et de niveau sonore ne sont souvent pas réalisées. Le moyen le plus efficace est d'imposer une réception par type préalable pour ces interventions (cf. proposition de modification du ch. 2.3 de l'annexe 1 ORT) et de prévoir une peine déjà en cas de publicité pour de telles modifications sans approbation par type préalable.	

Cycles à voies multiples pour personnes handicapées	
Texte en vigueur	**Modification proposée**
Art. 213, al. 1 **Dimensions** 1 Les cycles doivent être conformes aux dispositions des art. 213 à 218. Leur largeur maximale ne doit pas dépasser 1,00 m. Celle du guidon doit être comprise entre 0,40 et 0,70 m; le guidon ne doit pas gêner les mouvements du cycliste.	**Art. 213, al. 1** **Dimensions** 1 Les cycles doivent être conformes aux dispositions des art. 213 à 218. La largeur du guidon doit être comprise entre 0,40 et 0,70 m; le guidon ne doit pas gêner les mouvements du cycliste. La largeur **des cycles** ne doit pas dépasser 1,00 m ou **1,30 m dans le cas de transport de personnes handicapées.**
Commentaires: La demande d'admettre une largeur supérieure à 1 m pour les cycles à voies multiples a déjà été examinée et discutée dans le cadre de la révision de l'OETV de 2000. La consultation a toutefois abouti sur une majorité d'avis négatifs. La proposition avait été notamment rejetée du fait que la plupart des bandes et voies cyclables sont réalisées en fonction de la largeur maximale admise. Des inquiétudes avaient également été exprimées concernant la sécurité routière, notamment lors de manœuvres de dépassement. En réponse à des questions à ce sujet, le DETEC s'était déclaré prêt à rediscuter de la limitation de la largeur des cycles à voies multiples pour personnes handicapées lors d'une prochaine révision de l'OETV. La modification proposée maintient la largeur des cycles à 1,00 m et admet une largeur de 1,30 m dans le cas de transport de personnes handicapées.	
Aides à la mobilité pour personnes handicapées	
Texte en vigueur	**Modification proposée**
--- ---	**Art. 221, al. 2bis *(nouveau)*** **Autorité d'immatriculation** **2bis L'autorité d'immatriculation peut autoriser les personnes handicapées à utiliser des aides à la mobilité à une place dont la vitesse ne dépasse pas 6 km/h de par leur construction, aux conditions applicables à l'emploi de chaises de handicapé.**
Commentaires: La nouvelle disposition permet aux autorités d'immatriculation d'autoriser, pour de justes motifs, les personnes handicapées se déplaçant difficilement, mais pour lesquelles un fauteuil roulant ne peut être exigé, à utiliser une aide à la mobilité (trottinette électrique, Segway, etc.). Ces engins sont soumis aux mêmes règles que les «chaises de handicapé» motorisées.	

Mise en vigueur

1er mars 2010 (date prévue, sans garantie)